Nota Técnica – Comissão de Direito à Cidade - OAB/PR

Considerando-se a realização de Audiência Pública, pela ANTT, em 05/04/2021, a propósito do Programa de Exploração das rodovias paraenses, a Comissão de Direito à Cidade da OAB/PR vem manifestar-se por meio de Nota Técnica, nos seguintes termos:

- A ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) promoveu Audiência Pública[1], em 05/04/2021, para receber contribuições às minutas do edital e contrato relativos ao Programa de Exploração da Rodovia (PER)[2] das rodovias paranaenses (BR-153/158/163/272/277/369/373/376/476/PR), num total de 3.328 km de extensão e com estimativa de investimentos de R$ 43,7 bilhões.

- O programa tem previsão de concessão pelo período de 30 (trinta) anos, prorrogáveis por mais 5 (cinco) anos, e contempla a exploração da infraestrutura existente e a prestação do serviço público de **recuperação, conservação, manutenção, operação, implantação de melhorias e ampliação da capacidade do sistema rodoviário local.**

- O Plano de Exploração da Rodovia (PER - BASE) apresentado pela ANTT, o qual norteará a confecção dos editais e contratos, não prevê projetos específicos para as áreas urbanas e regiões metropolitanas com aglomeração populacional, perpassadas pelas estradas em comento, que considerem o modal cicloviário e a utilização por pedestres, principalmente sob o prisma da segurança de ciclistas e pedestres.

- A título meramente exemplificativo, não existem propostas ou projetos de modificação ou implantação de (i) sistema de sinalizações adequado em trechos urbanos críticos de segurança para fins de visibilidade e proteção de ciclistas e pedestres; (ii) infraestruturas cicloviárias e de passeio nas edificações e instalações operacionais, a fim de garantir a segurança de ciclistas e pedestres em locais em que há estreitamento ou mesmo a supressão do acostamento; (iii) incremento ou instalação de iluminação também para as ciclovias e passeios existentes, e não apenas para as vias marginais e travessias urbanas existentes; (iv) continuidade de ciclovias e passeios nos locais de interseções, trevos, alças, loops e tapers rodoviários e **principalmente**, (v) inclusão de ciclovias e passeios dentre os chamados "estoques de melhorias" previstos no PER, especificamente

[1] https://portal.antt.gov.br/rodovias-integradas-do-parana

[2] Os estudos de viabilidade estão disponíveis no seguinte link, oficial da ANTT: https://bit.ly/39uEcYs
O Programa de Exploração de Rodovias base (chamado PER BASE) consta dos "documentos jurídicos" → "PER e Anexos" → "PER – BASE – RODOVIAS – PARANÁ"

em áreas urbanas e regiões metropolitanas com aglomeração populacional, e não apenas a construção de novas vias marginais e passarelas.

- As áreas urbanas perpassadas pelas rodovias objeto da concessão possuem grande fluxo de ciclistas e pedestres, que exercem seu direito de locomoção para fins de trabalho e lazer.

- A ausência de mecanismos e estruturas de segurança no programa de exploração submete os munícipes que necessitam de modais alternativos ao automobilístico, e totalmente legítimos, conforme art. 58 do Código Brasileiro de Trânsito, a riscos muito grandes num contexto já exacerbado de violência no trânsito. O Estado do Paraná é o segundo entre os entes federados em número de morte de ciclistas, segundo dados de 2019 do Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM) do Ministério da Saúde do Brasil[3]. Trata-se de realidade alarmante e que precisa ser levada em conta no projeto de concessão das rodovias paranaenses.

- O Programa de Exploração da Rodovia (PER-BASE), neste sentido, está em desacordo com o art. 21, II do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece categoricamente que aos órgãos executivos rodoviários compete *"planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos,* ***de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas".***

- É imperioso que os modais ativos (pedestres e ciclistas) passem a ser considerados nos projetos, editais e contratos de concessões, de modo que sejam previstos mecanismos e estruturas de segurança em todos os níveis (sinalização, prevenção, reformas, instalação de melhorias, etc).

- Garantir a segurança dos cidadãos em suas formas mais básicas de locomoção é garantir o próprio direito de vivenciar os espaços urbanos com qualidade de vida mínima. É garantir o próprio direito de viver.

Curitiba, 08 de abril de 2021.

Comissão de Direito à Cidade - OAB/PR

[3] https://www.abramet.com.br/repo/public/commons/obitos-por-estado-%202010-2019.pdf